

**REPOSITORY DISERTASI (S3) DOKTOR
ILMU HUKUM UNIVERSITAS PASUNDAN**

**POLITIK HUKUM KEPELABUHANAN DIKAITKAN DENGAN
AKSELERASI PERJANJIAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM
RANGKA PEMBANGUNAN HUKUM KEMARITIMAN**

***POLITICS OF LAW PORT AFFAIRS RELATED TO ACCELERATION
OF AGREEMENT ON TRADE FACILITATION (TFA) TOWARD
MARITIME LAW DEVELOPMENT***

**Oleh
Achmad Ridwan Tentowi
169030005**

DISERTASI



**PROGRAM STUDI DOKTOR (S3) ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS PASUNDAN BANDUNG
2019**

POLITIK HUKUM KEPELABUHANAN DIKAITKAN DENGAN AKSELERASI PERJANJIAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM RANGKA PEMBANGUNAN HUKUM KEMARITIMAN

Oleh:

**ACHMAD RIDWAN TENTOWI
169030005**

ABSTRAK

Realitas di lapangan mencerminkan Pelabuhan di Indonesia sudah ketinggalan zaman. Dari 134 Negara, menurut *Global Competitiveness Report* 2016 - 2017, daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke - 41 artinya meningkat dari posisi sebelumnya yaitu di peringkat 47. Guna meningkatkan nilai daya saing Pelabuhan Indonesia, tahun 2017 Pemerintahan Indonesia meratifikasi *Trade Facilitation Agreement* (TFA). Konteks yang tersirat di dalam substansi fasilitasi perdagangan, adalah konten yang merupakan salah satu bagian besar dari berbagai komponen utama dalam roda perekonomian Indonesia dan merupakan salah satu faktor kunci (*key word*) pembangunan ekonomi dari suatu negara, di mana melibatkan prosedur yang mengatur pergerakan barang internasional sehingga lebih *efisien*. Dalam dunia perekonomian dan bisnis. Strategi regulasi terkait fasilitasi perdagangan, untuk meningkatkan kapasitas Indonesia dalam merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan fasilitasi perdagangan, memperoleh pemahaman yang lebih *komprehensif* mengenai isu fasilitasi perdagangan, dan untuk mendapatkan berbagai masukan substansi dari para pakar dengan berbagai teorinya, pelaku kebijakan dan pelaku usaha. Masalah yang hendak diteliti di dalam Disertasi ini adalah: Bagaimana politik hukum kepelabuhanan dikaitkan dengan *akselerasi* Perjanjian Fasilitasi Perdagangan berdasarkan keadilan?; Bagaimana pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dikaitkan dengan Paket Kebijakan Ekonomi (PKE) dalam bidang logistik?; Bagaimana konsep politik hukum fasilitasi kepelabuhanan dalam *akselerasi* Perjanjian Fasilitasi Perdagangan sebagai upaya pembangunan hukum kemaritiman?.

Metodologi penelitian yang digunakan oleh penulis adalah *deskriptif - analitis*, kemudian metode pendekatan menggunakan metode *Yuridis Normatif*, yaitu pendekatan yang menggunakan konsep *legis positivis* yang menyatakan bahwa hukum adalah identik dengan norma - norma tertulis. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut; Wawancara; Observasi; Studi Dokumen; *Focus Group Discussion*. Metode analisis data pada dasarnya adalah *analisis deskriptif*.

Nilai keadilan dan kepastian hukumnya, tercermin dalam penyederhanaan, transparansi, standarisasi, harmonisasi prosedur dan dokumen perdagangan internasional yang harus didukung dengan kelancaran arus barang dan efisiensi kepelabuhanan di bawah koordinasi Otoritas Pelabuhan (OP). Terkait dengan nilai - nilai keadilan ini, pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dalam bidang logistik, misalnya Pelabuhan sudah menerapkan sistem *Inapornet*, atau layanan tunggal berbasis internet yang mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan, kemudian *Delivery Order* (DO) *Online* sudah di laksanakan, akan tetapi biaya logistik tinggi. Prakteknya, pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dan Paket Kebijakan Ekonomi (PKE), ini terhambat dalam tataran praktis, disebabkan oleh berbagai hal, misalnya; belum adanya Undang - Undang Logistik, yang menaungi kegiatan logistik. Terkait dengan konsep politik hukum fasilitasi kepelabuhanan yang akan datang harus mampu melayani masyarakat pada tingkat perkembangannya yang mutakhir atau bisa beradaptasi dengan modernisasi hukum. Politik hukum harus terlihat sebagai perwujudan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri, serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum. *Novelty* konsep politik hukum dalam Disertasi ini adalah Politik Hukum Kepelabuhanan yang responsif.

KATA KUNCI: Politik Hukum, Fasilitasi Kepelabuhanan, *Trade Facilitation Agreement* (TFA), Pembangunan Hukum Kemaritiman.

ABSTRACT

The facts on the ground reflect that ports in Indonesia are outdated. Of 134 countries, according to the Global Competitiveness Report 2016 - 2017, port competitiveness in Indonesia is ranked 41. This shows an increase from the previous position which is ranked 47. In order to increase the competitiveness of the Indonesian Port, in 2017 the Indonesian Government ratified Trade Facilitation Agreement (TFA). The context implicit in the substance of trade facilitation is content which is one of the major parts of the main components in the wheel of the Indonesian economy. and subsequently is one of the key factors of economic development of a country, which involves procedures that regulate the movement of international goods so that they are more efficient in the world of economy and business. Regulatory strategies related to trade facilitation are carried out to increase Indonesia's capacity in formulating and implementing trade facilitation policies, obtaining a more comprehensive understanding of the issue of trade facilitation, and to obtain various substance inputs from experts with various theories, policy makers and business actors. The problem that will be examined in this Dissertation is: How is the Politics of law port affairs is linked to the acceleration of Trade Facilitation Agreements based on justice?; How is the implementation of the Trade Facilitation Agreement linked to the Economic Policy Package (PKE) in the field of logistics? and What is the concept of legal politics in port facilitation in the acceleration of the Trade Facilitation Agreement as an effort to develop maritime law?

The research methodology utilized on this study is analytical descriptive while the approach method employs the normative juridical method, which is an approach that uses the concept of legal positivism which states that the law is identical to written norms. Data collection techniques used in this study are as follows: Interviews, Observations, Document Studies and Focus Group Discussion. The method of data analysis is basically descriptive analysis.

The value of justice and legal certainty is reflected in the simplification, transparency, standardization, harmonization of procedures and documents on international trade that must be supported by the smooth flow of goods and port affairs efficiency under the coordination of the Port Authority (OP). Regarding the values of justice, the implementation of the Trade Facilitation Agreement in the logistics sector, for example the port affairs has implemented an Inapornet system, or an internet-based single service that integrates port information systems, then Online Delivery Orders (DO) that have been implemented, yet logistics costs are high. In practice, the implementation of the Trade Facilitation Agreement and the Economic Policy Package (PKE) is hampered at the practical level, caused by various things, for example: the absence of a Logistics Law, which oversees logistics activities. Related to the legal politics concept, the facilitation of the future port affairs must be able to serve the community at the latest level of development or be able to adapt to the modernization of the law. The legal politic must be seen as the realization of sustainable economic growth, regulating problems related to the economy, especially the business world and the industrial world, and creating investment certainty, especially enforcement and legal protection. At last, the novelty of the concept of legal politics in this dissertation is the responsive of Politics of law port affairs

KEY WORDS: *Legal politics, port affairs Facilitation, Trade Facilitation Agreement (TFA), Maritime Law Development.*

A. PENDAHULUAN

Peran dari eksistensi pelabuhan dalam menunjang mobilitas barang dan manusia, terutama di dalam kegiatan ekonomi lintas dunia / lintas batas. Memiliki peran yang sangat luar biasa, sebab pelabuhan merupakan jembatan untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara. Sehingga berbagai kegiatan yang menyangkut perekonomian, dapat dengan mudah dilakukan tanpa batas. Akan tetapi peran yang sangat luar biasa ini sangatlah berbanding terbalik dengan kondisi pelabuhan di Indonesia yang sangat memprihatinkan. Hampir semua pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini sudah tertinggal dengan berbagai perkembangannya. Dari 134 Negara menurut *Global Competitiveness Report 2009 – 2010* daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke - 95, sedikit meningkat dari posisi 2008 yang berada di urutan ke-104. Akan tetapi, posisi Indonesia itu kalah dari Singapura, Malaysia, dan Thailand.

Sebagai tolak ukur ataupun parameter yang dijadikan acuan utama dalam suatu pelabuhan salah satunya adalah; '*import container dwelling time*', merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (*kontainer*) di bongkar dan di angkat ('*unloading*') dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank*, 2011). Sedangkan *standar internasional import container dwell time* merupakan lama waktu peti kemas (*kontainer*) berada di pelabuhan sebelum memulai perjalanan darat baik menggunakan truk atau kereta api. Berbicara tentang persoalan '*Import container dwelling time*', hal ini memegang peranan penting karena berhubungan dengan lama waktu yang harus dilalui oleh peti kemas saat masih berada di dalam terminal untuk menunggu proses dokumen, pembayaran dan pemeriksaan Bea Cukai hingga selesai. Dalam operasionalnya, pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok terdiri dari beberapa operator - operator terminal seperti operator Terminal Koja, operator Jakarta International Container Terminal (JICT), dsb yang di bawahi oleh otoritas pelabuhan (OP). Sebagai salah satu operator di pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok, *Jakarta International Container Terminal (JICT)* bertugas untuk melayani kegiatan bongkar muat kapal peti kemas dan memfasilitasi pemeriksaan peti kemas oleh Bea Cukai.

Penelitian penulis dalam kaitannya dengan kondisi ini mengungkapkan bahwa terdapat beberapa fakta yang menjadi sorotan Bank Dunia, kondisi ini layak untuk dijadikan bahan evaluasi dalam meningkatkan kinerja sistim logistik saat ini dan ke depan. *Senior Trade Specialist World Bank* Henry Sandee¹ menyebutkan bahwa ongkos logistik per 55 Kilometer

¹ Erizeli Bandaro, *Mari Merubah Cintaku Negeriku*, Op cit, hlm: 184. Henry Sandee menjelaskan, ada enam (6) indikator yang diukur dalam *Logistic Performance Index (LPI)*. Enam indikator itu antara lain adalah *kondisi infrastruktur, kinerja badan di perbatasan, ketersediaan kapal, dan kemudahan melacak barang*. Berdasarkan survei, Indonesia tidak berhasil lolos untuk dua dari enam faktor tersebut, yakni kondisi *infrastruktur* dan kinerja badan di perbatasan. Kemudian ada perkembangan lebih lanjut, Bank Dunia merilis *Logistics Performance Index (LPI / Indeks Performa*

(Km) di Indonesia dibutuhkan ongkos 550 USD, sedangkan di Malaysia dibutuhkan 300 USD. Biaya pengiriman 1 kontainer dari Jakarta ke Singapura membutuhkan biaya 185 USD, sedangkan indikator yang sama untuk pengiriman Jakarta ke Padang dibutuhkan ongkos hingga 600 USD. Tingginya biaya logistik ini tidak hanya dipengaruhi oleh usia dari alat angkut, namun faktor seperti ukuran kapal dan kondisi pelabuhan pun menjadi faktor tingginya biaya logistik. Untuk kirim satu kontainer dari Jakarta ke Singapura hanya US\$ 185, sementara dari Jakarta ke Padang US\$ 600. Memang ada sejumlah faktor yang memengaruhi logistik, seperti ukuran kapal dan kondisi pelabuhan.²

Terdapat faktor – faktor yang menjadi pemicu tingginya biaya logistik di Indonesia, misalnya saja; disebabkan oleh kurangnya sumber daya manusia yang memadai; Jumlah pasokan barang masih belum merata, hal ini diakibatkan perbedaan biaya logistik yang jauh antara kawasan Indonesia bagian barat dan timur. Kemudian sistem dua arah harus diberlakukan agar kapal - kapal yang membawa angkutan ke daerah harus membawa kembali muatan dari daerah yang dituju agar lebih *efisien*; Kondisi kapal banyak yang sudah tua dan tidak memadai lagi, kondisi tersebut membuat muatan menjadi tidak *efisien* karena terdapat penyusutan muatan selama perjalanan. Selain itu, kondisi tersebut membuat biaya pemeliharaan dan perawatan kapal menjadi besar dan akan berimbas pada arus pendistribusian logistik; serta Masalah *infrastruktur* pelabuhan yang masih belum memadai.

Sebagai studi perbandingan biaya logistik di Indonesia termasuk tinggi, kalau dibandingkan dengan Negara - Negara maju maupun Negara ASEAN lainnya. Biaya logistik Indonesia saat ini mencapai 26,4% dari total

Logistik) tahun 2018, bahwa indeks ini mengukur kinerja logistik negara dan ekonomi di dunia per 2 (dua) tahun sekali. Adapun, komponen yang diukur mencakup kepabeanan, infrastruktur, pengiriman barang internasional, kualitas dan kompetensi logistik, pelacakan dan penelusuran barang, serta ketepatan waktu. Lihat dalam: Bisnis Indonesia, Kinerja Logistik Mulai Kompetitif, Biaya Masih Menjadi PR, Jakarta, 26 Juli 2018.

- ² Berdasarkan data pada tahun 2017 Riset Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), menyatakan bahwa: Biaya logistik Indonesia turun menjadi 23,5% pada 2017, Indonesia masih tertinggal dibandingkan negara - negara lain di Asean. Biaya logistik Indonesia masih lebih tinggi dibandingkan Vietnam (25%), Thailand (13,2%), Malaysia (13%) dan Singapura (8,1%). Namun masih banyak hal yang harus dibenahi. Misalnya saja adalah tarif di pelabuhan dan bandara yang masih tinggi. Oleh karena itu kinerja Kementerian Perhubungan yang gencar memberantas pungutan liar di pelabuhan dan bandara, sangat berpengaruh terhadap turunnya biaya logistik. Hasil riset Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) menunjukkan, perbandingan biaya logistik terhadap produk domestik bruto (*gross domestic product / GDP*) sejak 2013 hingga 2017 turun 2,2 poin dari 25,7% menjadi 23,5%. Lihat dalam: [http://industri.bisnis.com / read / 20170725 / 98 / 674583 / biaya - logistik-indonesia-masih-tinggi-di-asean](http://industri.bisnis.com/read/20170725/98/674583/biaya-logistik-indonesia-masih-tinggi-di-asean), *Biaya Logistik Indonesia Masih Tinggi*, 2017.

PDB (Produk Domestik Bruto) Indonesia.³ Angka biaya logistik yang mencapai 26,4% ini sebenarnya angka yang ditunjukkan dari tahun 2013. Dari biaya logistik tersebut, komponen biaya angkutan memberikan kontribusi terbesar (12,04 % dari PDB), sedangkan komponen biaya administrasi memberikan kontribusi terendah (4,52 % dari PDB) dan kontribusi biaya persediaan berada di urutan menengah (9,47 % dari PDB). Biaya angkutan didominasi oleh angkutan darat (72,21 %); angkutan kereta api (hanya 0,51 %) memberikan kontribusi terendah, sedangkan biaya persediaan didominasi oleh biaya penyimpanan / *holding cost* (49,37 %).⁴

Meningkatnya peran pelabuhan sebagai salah satu mata rantai perdagangan, maka dengan meningkatnya perdagangan lintas batas (*lintas border*),⁵ bisa sampai menyebabkan *bottle neck*⁶ tersebut yang mencapai puncaknya pada tahun 2012 – 2013, pada saat itu terjadi kemacetan yang sangat luar biasa di Pelabuhan Tanjung Priok, *dwelling time* rata – rata 8 hari. Selain dari *infrastruktur* yang tidak memadai, peran dari Kementerian / Lembaga (K/L) turut memperlambat penanganan kegiatan ekspor – impor, di

³ Reiy Schreiber, *Tingginya Biaya Logistik Dan Solusi Untuk Menekan Biaya Logistik di Indonesia*, Aosiasi Logistik Indonesia: Jakarta, 2018.

⁴ Aditya Hilmawan, *Masalah Logistik, 'Duri Dalam Daging' Ekonomi Indonesia*, Suara. Com, Kamis 30 November 2017. Lembaga Pengkajian Penelitian dan Pengembangan Ekonomi (LP3EI) Kadin, menyebutkan bahwa angka tersebut tergolong tinggi yaitu sekitar Rp 1.820 Triliun yang terdiri dari biaya penyimpanan sebesar Rp 546 Triliun, biaya transportasi sebesar Rp 1.092 Triliun, dan biaya administrasi sebesar Rp 182 Triliun

⁵ Perdagangan Lintas Batas pada awalnya merupakan perdagangan tradisional antar masyarakat di perbatasan. Barang - barang yang diperdagangkan adalah barang yang diproduksi atau dikonsumsi sehari - hari oleh masyarakat perbatasan kedua negara. Dari Indonesia terdiri dari hasil agrikultur serta barang lainnya diluar mineral, minyak dan biji hasil pertambangan. Dari Malaysia terdiri dari barang konsumsi sehari hari serta peralatan elektronik dan barang - barang kebutuhan industri di perbatasan. Perdagangan Lintas Batas (PLB) adalah perdagangan secara khusus yang dilakukan antara penduduk kedua negara yang berdomisili di daerah perbatasan kedua negara dengan nilai tertentu. Dasar hukumnya adalah, Undang – Undang No. 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan, Bab VI Pasal 55 dan Pasal 56 Perdagangan Perbatasan; *The Border Trade Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Malaysia*, tanggal 24 Agustus 1970; Instruksi Presiden No 6 Tahun 2015 Tentang Percepatan Pembangunan 7 (Tujuh) Pos Lintas Batas Negara Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan.

⁶ *Bottleneck* merupakan suatu fenomena di mana performa atau kapasitas dari sebuah sistem dibatasi atau dipengaruhi oleh salah satu komponen yang terbatas. Lihat dalam: Dietmar P.F., Froese, Jens dan Vakilzadian, Hamid, *Bottleneck - Analysis on Intermodal Maritime Transportation Chains*. Möller. Germany : University of Hamburg. Atau merupakan sebuah titik kemacetan di sistem yang terjadi ketika beban kerja sampai di titik tertentu lebih cepat daripada titik yang dapat menangani mereka. Inefisiensi yang dibawa oleh *bottleneck* sering menimbulkan antrian dan waktu siklus keseluruhan berlangsung lebih lama.

mana tidak adanya koordinasi dan bahkan aturannya pun tumpang tindih, sehingga menyebabkan kinerja di Pelabuhan lambat.

Fasilitasi perdagangan atau *Trade Facilitation Agreement* (TFA),⁷ sudah diratifikasi melalui Undang – Undang No. 17 Tahun 2017 Tentang Pengesahan *Protocol Amending The Marrakesh Agreement Establishing The World Trade Organization* (Protokol Perubahan Persetujuan Marrakesh Mengenai Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia). Setidaknya dengan diratifikasinya, tata kelola di pelabuhan Indonesia jauh lebih baik lagi terutama menyangkut masalah dalam bidang hukum dan perangkat peraturan lainnya. Terkait dengan Kepelabuhanan Indonesia di lengkapi dengan fasilitasi perdagangan, maka dari itu Pelabuhan Indonesia dituntut untuk meningkatkan kinerjanya dalam melakukan pengelolaan dan pembangunan, guna meningkatkan efektifitas dan *efisiensi* guna pencapaian target menuju pelabuhan internasional yang bisa berdaya saing, penggunaan fasilitasi perdagangan akan mendorong sebuah *roadmap* (peta konsep) di mana investasi di bidang *infrastruktur* ini diperbesar, yang tentunya akan diarahkan untuk kepentingan nasional.

Fasilitasi perdagangan sebagaimana tertuang di dalam *Bali Package Agreement*, di kaitkan dengan fasilitasi kepelabuhanan, maka telah sejalan dengan kebijakan Pelabuhan di Indonesia, misalnya pemangkasan biaya - biaya di pelabuhan, penyederhanaan prosedur dan perizinan, penerapan *National Single Window* (NSW),⁸ peningkatan transparansi di institusi bea dan cukai, serta perbaikan dan / atau peningkatan fasilitas pelabuhan internasional. Selain itu juga, bentuk pelaksanaan fasilitasi perdagangan tersebut telah mengacu pada *Trade Facilitation Agreement* (TFA).

⁷ Pada awalnya isu wacana dalam fasilitasi perdagangan ini, diangkat dalam *WTO Singapore Ministerial Conference* tahun 1996 lalu, di mana ketika itu masih berlangsung Putaran Uruguay (*Uruguay Round*), hingga kemudian menghasilkan *Singapore Ministerial Declaration*. Perundingan mengenai isu fasilitasi perdagangan ini masih berlanjut selama kurang lebih 17 tahun kemudian, hingga pada KTM WTO ke - IX tahun 2013 di Bali. Dalam perundingan tersebut Indonesia mempunyai posisi yang sangat strategis untuk mensukseskan kesepakatan mengenai isu fasilitasi perdagangan dan subsidi pertanian bagi negara berkembang yang komoditas utama eksportnya berasal dari hasil pertanian, di mana pada saat itu kredibilitas WTO yang didominasi oleh negara - negara maju dipandang sebelah mata oleh sebagian besar negara berkembang anggota WTO lainnya. Sehingga dalam KTM WTO ke-IX kesepakatan yang diambil dalam forum atas isu yang diangkat tersebut sangat bergantung pada hasil perundingan yang akan dipimpin Indonesia. Lihat dalam: Inderaja, Agus, *Dampak Hasil Kesepakatan WTO di Bali Desember 2013 Terhadap Indonesia 5 Tahun Kedepan*”, www.detikfinance.com, diakses pada Juni 2017.

⁸ *National Single Window* diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, yaitu sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision making for customs clearance and release of cargoes*).

Titik temu antara fasilitasi perdagangan dengan fasilitasi Kepelabuhanan, dapat dirangkaikan melalui birokrasi di pelabuhan dan bea cukai, serta *infrastruktur* pendukung lainnya yang mencerminkan aspek - aspek sehingga dapat mempengaruhi arus perdagangan internasional. Fasilitasi perdagangan juga mencakup biaya transportasi yang dapat di lihat dari indikator jarak antara negara eksportir dan importir serta infrastruktur pendukung. Pada bulan Desember tahun 2013, WTO mengadakan perjanjian negosiasi mengenai fasilitasi perdagangan yang membahas terkait hambatan yang masih ditemui seperti jenis dokumen, prosedur di perbatasan negara mitra dagang, dan biaya kepabeanan. Hal ini di fokuskan guna menyelesaikan prosedur yang dianggap rumit yang menghambat kegiatan ekspor dan impor antar negara. Artinya, eksistensi dari *Trade Facilitation Agreement* (TFA) - WTO, sudah sejalan dengan kepentingan Indonesia yang ingin mempercepat ekspor - impor dengan seluruh negara anggota WTO, selain itu juga perjanjian TFA - WTO akan menguntungkan Negara - Negara berkembang karena adanya pengurangan tarif ekspor. Dengan di ratifikasinya TFA – WTO diharapkan penurunan biaya ekspor untuk Indonesia dari adanya perjanjian TFA - WTO bisa mencapai 13%.⁹ Untuk Asia – Pasifik, fasilitasi perdagangan yang lebih baik penyederhanaan, modernisasi, dan harmonisasi proses ekspor dan impor dapat mengurangi biaya perdagangan hingga 9%.¹⁰

B. LANDASAN TEORITIS

Sebagai kerangka teoritis di dalam menganalisis permasalahan pelabuhan ini, penulis menggunakan teori Negara Kesejahteraan. Teori ini

⁹ Aswicahyono, Haryo & Hal Hill, *Indonesia's Medium Term Development Plan: Background Study on Competitiveness*, 2014, menguraikan secara detail bahwa; Secara umum, kinerja ekspor Indonesia menurun dalam beberapa tahun ini. Ekspor Indonesia kini hanya sekitar 24% dari PDB dengan total perdagangan secara keseluruhan sekitar 45% dari PDB atau lebih kecil ketimbang Vietnam yang eksportnya mencapai 86% dari PDB dengan total perdagangan 169% dari PDB (Bank Dunia, 2016). Beberapa hasil studi menunjukkan faktor-faktor di balik berkurangnya ekspor Indonesia yang termasuk di antaranya turunnya harga-harga komoditas, apresiasi riil dari rupiah, upah riil yang tinggi dan permasalahan dari sisi penawaran karena rendahnya kualitas dari infrastruktur dan logistik

¹⁰ laporan bersama dari *Asian Development Bank* (ADB) dan *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific* (UN-ESCAP) yang diluncurkan di sela-sela *Asia-Pacific Trade Facilitation Forum* di Yogyakarta. Laporan tersebut, *Trade Facilitation and Better Connectivity for an Inclusive Asia and Pacific*, menyoroti manfaat fasilitasi perdagangan yang lebih baik, seperti mempromosikan peningkatan bea cukai dan kerja sama lintas batas di antara berbagai negara, dengan pelaksanaan ketentuan di bawah *Trade Facilitation Agreement* (TFA) dari *World Trade Organization* (WTO) yang mulai berlaku Februari tahun 2018. Sebagai contoh, pelaksanaan sebagian TFA dapat mengurangi biaya perdagangan di kawasan Asia – Pasifik ini hingga 5% setiap tahun, sedangkan pelaksanaan penuh akan menghasilkan penurunan biaya 9% — atau setara dengan penghematan senilai \$219 miliar setiap tahun.

merupakan teori yang berkembang yang dimulai oleh Robert Owen yang cenderung dilawankan terhadap paham *individualisme* yang dikembangkan oleh David Hume, Adam Smith dan Jeremy Bentham.¹¹ Menurut pengertian yang diberikan oleh *Encyclopedia Britannica*,¹² bahwa: *Welfare state, concept of government in which the state plays a key role in the protection and promotion of the economic and social well-being of its citizens. It is based on the principles of equality of opportunity, equitable distribution of wealth, and public responsibility for those unable to avail themselves of the minimal provisions for a good life. The general term may cover a variety of forms of economic and social organization.*

Kemudian teori yang digunakan juga adalah teori keadilan, sebagaimana dikatakan oleh Aristoteles dalam *The Ethics of Aristoteles* bahwa apabila orang berbicara tentang keadilan, yang mereka anggap secara pasti adalah adanya suatu keadaan pikiran yang mendorong mereka untuk melakukan perbuatan - perbuatan yang adil, untuk bersikap secara adil, dan untuk tidak menginginkan hal yang tidak adil.¹³ Kata Sokrates,¹⁴ *Gnooti Seauton!* Kenalilah dirimu. Aristoteles juga membedakan adanya dua macam keadilan, yaitu *justitia distributiva* dan *justitia commutativa*. *Justitia distributiva* menuntut bahwa setiap orang mendapat apa yang menjadi hak atau jatahnya, sedangkan *justitia commutativa* memberi kepada setiap orang sama banyaknya.¹⁵ Teori Hukum Pembangunan memakai kerangka acuan pada pandangan hidup (*way of live*) masyarakat serta bangsa Indonesia berdasarkan asas Pancasila yang bersifat kekeluargaan maka terhadap norma, asas, lembaga dan kaidah yang terdapat dalam Teori Hukum Pembangunan tersebut relatif sudah merupakan dimensi yang meliputi *structure* (struktur), *culture* (kultur) dan *substance* (substansi) sebagaimana dikatakan oleh Lawrence W. Friedman.¹⁶ Pada dasarnya Teori Hukum Pembangunan

¹¹ Joseph Agassi, *The Theory and Practice of The Welfare State*, dalam Leonard Nordenfeld and Per-Anders Tengland, eds., *The Goals and Limits of medicine*. Stockholm: Almqvist and Wiksell Intl, 1996, hlm. 215-238.

¹² Encyclopedia Britannica. *Welfare State*. <[http // www. britannica.com/ EB checked / topic / 639266 / welfare - state.html](http://www.britannica.com/EBchecked/topic/639266/welfare-state.html) > [12 / 12 / 15], 2003. Pengertian dari *Encyclopedia Britannica Welfare State* lebih dimaknai sebagai kewajiban negara untuk kesejahteraan warganya dalam memenuhi kebutuhan dasar hidup (*basic needs*). *Welfare State* berkaitan dengan hak-hak warga negara dan kemampuan negara untuk memenuhi klaim yang berasal dari hak tersebut. Tujuannya adalah untuk menjamin terpenuhinya tingkat kesejahteraan minimal dalam hal kesehatan, nutrisi, perumahan, dan pendidikan. Di sini nampak bahwa lingkup kesejahteraan hanya berkait dengan kebutuhan dasar (*basic needs*).

¹³ M. Shodiq Dahlan, *Hukum Alam dan Keadilan*, Remaja Karya : Bandung, 1989, hlm. 25.

¹⁴ Fauz Noor, *Tapak Sabda*, Pustaka Sastra Lkis: Yogyakarta, 2004, hlm: 361.

¹⁵ Sudikno Mertokusumo, *Mengenai Hukum, Suatu Pengantar*, Liberty : Yogyakarta, 1999, hlm: 72.

¹⁶ Lawrence W. Friedman, *American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily our daily lives*, W.W. Norton & Company, New York, 1984, hlm: 1-8. dan pada *Legal Culture and Social Development*, Stanford

memberikan dasar fungsi hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat”¹⁷ (*law as a tool social engeneering*) dan hukum sebagai suatu sistem sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang.¹⁸

C. PEMBAHASAN

1. Politik Hukum Kepelabuhanan dikaitkan dengan akselerasi Perjanjian Fasilitasi Perdagangan berdasarkan keadilan

Politik hukum Kepelabuhan saat ini masih terdapat kekurangan dalam hal implementasinya. Misalnya saja pelayanan 24 / 7 ternyata belum berjalan 100 persen (%). Dalam hal ini, secara operasional belum semua K / L menerapkan secara penuh layanan 24 / 7.¹⁹ Misalnya saja, perusahaan pelayaran melalui keagenannya yang melayani pengangkutan ekspor impor di Pelabuhan hanya beroperasi Senin - Jumat dengan jam operasional samapai pukul 16.00 WIB setiap harinya sehingga kegiatan penebusan *delivery order* (DO) di pelayaran waktunya terbatas.²⁰ Kondisi ini, masih wajar karena kebijakan tersebut baru dan banyak menemui kendala di lapangan, sehingga ke depan perlu perbaikan dan penyesuaian. Salah satu faktor yang mempengaruhi adalah aspek koordinasi yang belum sejalan di antara pihak - pihak terkait. Di sini diperlukan *sinergisitas* semua pihak terkait secara

Law Review, New York, hlm. 1002-1010 serta dalam *Law in America: a Short History*, Modern Library Chronicles Book, New York, 2002, hlm. 4-7 menentukan pengertian struktur adalah, “*The structure of a system is its skeleton framework; it is the permanent shape, the institutional body of the system, the though rigid nones that keep the process flowing within bounds..*”, kemudian substansi dirumuskan sebagai, “*The substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave,*” dan budaya hukum dirumuskan sebagai, “*The legal culture, system their beliefs, values, ideas and expectation. Legal culture refers, then, to those ports of general culture customs, opinions ways of doing and thinking that bend social forces toward from the law and in particular ways.*”

¹⁷ Pada dasarnya, fungsi hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” (*law as a tool of social engeneering*) relative masih sesuai dengan pembangunan hukum nasional saat ini, namun perlu juga dilengkapi dengan pemberdayaan birokrasi (*beureucratic engineering*) yang mengedepankan konsep panutan atau kepemimpinan, sehingga fungsi hukum sebagai sarana pembaharuan dapat menciptakan harmonisasi antara elemen birokrasi dan masyarakat dalam satu wadah yang disebut “*beureucratic and social engineering*” (BSE). Lihat Romli Atmasasmita, *Menata Kembali Masa Depan Pembangunan Hukum Nasional*, Makalah disampaikan dalam “Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII” di Denpasar, 14-18 Juli 2003, hlm. 7.

¹⁸ Terhadap eksistensi Hukum sebagai suatu system dapat diteliti lebih detail dan terperinci pada: Lili Rasjidi & Ida Bagus Wiyasa Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Penerbit: CV. Mandar Maju, Bandung, 2003, hlm: 5 – dst.

¹⁹ Labaratorium Mini Pemangku Kepentingan, *Sosialisasi Inisiatif Charter Optimalisasi Pelayanan 24 / 7*, Tanjung Priok : Jakarta, 2014.

²⁰ Akhmad Mabrori, *Aktivitas Bongkar Muat: Terapkan Sanksi Tegas Bagi Pelanggar*, Bisnis Doc. Com, 2017.

simultan dalam upaya perbaikan tersebut. Selain itu, pelaksanaan 24 / 7 masih terganjal aktivitas perbankan yang tidak beroperasi selama waktu tersebut. Sistem *national single window* (NSW) dan impor secara elektronik juga tidak dapat beropersi maksimal karena tidak sinergi dengan keterlibatan instansi terkait seperti Kementerian Perdagangan dan Industri atau Bea dan Cukai.

Terkait dengan akselerasi *Trade Facilitation Agreement* (TFA) / Perjanjian Fasilitasi Perdagangan, hubungannya dengan politik hukum Kepelabuhanan bahwa *Trade Facilitation Agreement* (TFA), sebagai penurunan atau pengurangan hambatan *non tariff*. Substansinya adalah mencakup transaksi perdagangan, transparansi dan profesionalisme bea dan cukai, dan lingkungan pengaturan sebagaimana harmonisasi dari standarisasi dan dikonversikan terhadap ketentuan internasional atau ketentuan *regional*.²¹ Tujuan utama *Trade Facilitation Agreement* (TFA) / Perjanjian Fasilitasi Perdagangan, adalah untuk meningkatkan perdagangan global dengan memperlancar pergerakan, pengeluaran dan perizinan keluar - masuk barang (*movement, release, and clearance of goods*), termasuk yang berada dalam perjalanan (*transit*). Terkait dengan politik hukum Kepelabuhanan, bahwa *Trade Facilitation Agreement* (TFA) / Perjanjian Fasilitasi Perdagangan, dapat dijadikan sebagai upaya untuk mengatur kelancaran arus keluar - masuk barang di Pelabuhan secara cepat, murah, dan mudah sehingga perdagangan internasional dapat semakin ditingkatkan dan terjadi pembentukan harga yang menguntungkan bagi konsumen.²²

Artinya, eksistensi dari *Trade Facilitation Agreement* (TFA) - WTO, sudah sejalan dengan kepentingan Indonesia yang ingin mempercepat ekspor dan impor dengan seluruh negara anggota WTO, selain itu juga perjanjian TFA - WTO akan menguntungkan Negara - Negara berkembang karena adanya pengurangan tarif ekspor. Dengan di ratifikasinya TFA - WTO diharapkan penurunan biaya ekspor untuk Indonesia dari adanya perjanjian TFA - WTO bisa mencapai 13%.²³ Untuk Asia - Pasifik, fasilitasi

²¹ John S. Wilson, Catherine L. Mann, dan Tsunehiro Otsuki, *Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective*, *World Bank Policy Research Working Paper* No.3224, hlm: 3 – 6.

²² Achmad Suryana, *Fasilitasi Perdagangan : Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global*, Diterbitkan oleh: Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI dan PT Balai Pustaka (Persero) : Jakarta, 2016, hlm: xvi.

²³ Aswicahyono, Haryo & Hal Hill, *Indonesia's Medium Term Development Plan: Background Study on Competitiveness*, 2014, menguraikan secara detail bahwa; Secara umum, kinerja ekspor Indonesia menurun dalam beberapa tahun ini. Ekspor Indonesia kini hanya sekitar 24% dari PDB dengan total perdagangan secara keseluruhan sekitar 45% dari PDB atau lebih kecil ketimbang Vietnam yang ekspornya mencapai 86% dari PDB dengan total perdagangan 169% dari PDB (Bank Dunia, 2016). Beberapa hasil studi menunjukkan faktor-faktor di balik berkurangnya ekspor Indonesia yang termasuk di antaranya turunnya harga-harga komoditas, apresiasi riil dari rupiah, upah riil yang tinggi dan permasalahan dari sisi penawaran karena rendahnya kualitas dari infrastruktur dan logistik

perdagangan yang lebih baik penyederhanaan, modernisasi, dan harmonisasi proses ekspor dan impor dapat mengurangi biaya perdagangan hingga 9%.²⁴

Implementasi dari UUD - 1945 Pasal 33, bahwa perekonomian adalah diperuntukan bagi kesejahteraan rakyat, dalam hal ini Pelabuhan merupakan sarana untuk meningkatkan perekonomian. Dengan kata lain, Pembangunan Pelabuhan – Pelabuhan juga akan meningkatkan kesejahteraan rakyat yang berkeadilan. Kemudian Fasilitas Perdagangan sebagai salah satu komponen utama dalam roda perekonomian Indonesia, dalam hal peningkatan perekonomian merupakan salah satu faktor kunci pembangunan ekonomi Negara Indonesia dan melibatkan bagaimana prosedur yang mengatur pergerakan barang dan jasa internasional dapat ditingkatkan sehingga lebih *efisien*. Hal ini tergantung pada pengurangan biaya umum perdagangan, yang mempertimbangkan biaya transaksi, tarif, transportasi dan waktu. Diadopsinya fasilitas perdagangan secara signifikan, nantinya akan berdampak terhadap pembenahan dan penataan layanan kepelabuhan. Paket Kebijakan Ekonomi (PKE), diberikan kemudahan untuk membangun Pelabuhan. Selain itu, dalam Paket Kebijakan Ekonomi maka Otoritas Pelabuhan (OP) sebagai penyelenggara pemerintahan di Pelabuhan, perannya akan diperkuat melalui Instruksi Presiden (Inpres).

2. Pelaksanaan Fasilitas Perdagangan dikaitkan dengan Paket Kebijakan Ekonomi dalam Bidang logistik

Nilai keadilan kalau dianalisis melalui Teori Keadilan, akan tercermin di dalam hasil penelitian / analisis *The Organisation for Economic Cooperation and Development*, fasilitas perdagangan akan mengurangi biaya perdagangan sebesar: 14,1 ((%) di negara - negara berpenghasilan rendah; 15,1 (%) di negara - negara berpenghasilan rendah – menengah; serta 12,9 (%) di negara - negara berpenghasilan menengah - atas. Kalau diterapkan, Indonesia akan dengan mudah menghadapi persaingan global, maka

²⁴ laporan bersama dari *Asian Development Bank (ADB)* dan *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN-ESCAP)* yang diluncurkan di sela-sela *Asia-Pacific Trade Facilitation Forum* di Yogyakarta. Laporan tersebut, *Trade Facilitation and Better Connectivity for an Inclusive Asia and Pacific*, menyoroti manfaat fasilitas perdagangan yang lebih baik, seperti mempromosikan peningkatan bea cukai dan kerja sama lintas batas di antara berbagai negara, dengan pelaksanaan ketentuan di bawah *Trade Facilitation Agreement (TFA)* dari *World Trade Organization (WTO)* yang mulai berlaku Februari tahun 2018. Sebagai contoh, pelaksanaan sebagian TFA dapat mengurangi biaya perdagangan di kawasan Asia – Pasifik ini hingga 5% setiap tahun, sedangkan pelaksanaan penuh akan menghasilkan penurunan biaya 9% — atau setara dengan penghematan senilai \$219 miliar setiap tahun.

²⁵ OECD, *Trade Facilitation Agreement would add billions to global economy says OECD*, tanggal 03 Mei 2013, <http://www.oecd.org/trade-trade-facilitation-agreement-would-add-billions-to-global-economy-says-oecd.htm>, diakses pada tanggal 17 Oktober 2017.

perekonomian berkeadilan sosial bisa terwujud. Pada tingkatan dunia, pengurangan biaya perdagangan global sebesar 1 % berarti peningkatan pendapatan dunia sebesar US\$ - 40 miliar (empat puluh milyar US Dollar). Negara berkembang dan negara kurang berkembanglah yang akan menikmati manfaat sebagian besar peningkatan pendapatan ini. Mempersoalkan tentang bagaimana implementasinya fasilitasi perdagangan dengan Paket Kebijakan Ekonomi (PKE) dalam bidang logistik. Tentu hal ini tidak dapat dipisahkan dari satu kesatuan arah kebijakan logistik nasional itu sendiri, sebab untuk bisa mengurangi atau setidaknya mengatasi tingginya biaya logistik nasional. Terdapat 7 (tujuh) prinsip dasar, yang harus dijalankan dalam menentukan arah kebijakan logistik nasional, yakni sebagai berikut;²⁶ Mengutamakan Kepentingan Nasional Dalam amanat Undang - Undang Dasar 1945; Menghela Tercapainya Visi Ekonomi Indonesia 2025; Mendorong Terwujudnya Indonesia Sebagai Negara Maritim; Mendorong Terobosan Dan *Akselerasi* Mengejar Ketertinggalan Dalam Persaingan Global; Meningkatkan Peran Pemda dan Sinergi Pusat – Daerah; Mendorong Kompetisi Yang Berkeadilan; Mendorong Partisipasi Dunia Usaha dan Kesempatan Berusaha.

3. Konsep Politik Hukum Fasilitasi Kepelabuhanan dalam *Akselerasi Perjanjian Fasilitasi Perdagangan Berdasarkan Keadilan*

Titik temu antara teori hukum pembangunan, Negara Kesejahteraan dan teori keadilan, terlihat sekali dalam hal pembentukan hukum kemaritiman. Singgungannya, dapat Penulis uraikan bahwa melalui teori hukum negara kesejahteraan, fasilitasi kepelabuhan dan fasilitasi perdagangan, akan dengan mudah diimplementasikan untuk membangun penyelenggaraan pelabuhan laut dengan nilai – nilai keadilan, kemudian akan menumbuhkan semangat dan iklim investasi, sehingga pembentukan Hukum Kemaritiman bidang Kepelabuhanan, akan bisa terwujud sebagai cita – cita dan tujuan Negara Republik Indonesia ini, yakni mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pentingnya dalam kepelabuhanan *infrastruktur* yang bersifat lunak merupakan elemen dasar yang utama dan terpenting, karena bersifat ‘*fundamental characteristics*’, berupa nilai-nilai (etos kerja, norma, etika bisnis, ‘*fairness*’, dan kesetaraan). Infrastruktur jenis ini, biasa pula disebut kerangka ‘*institutional*’ atau kelembagaan yang meliputi berbagai nilai (termasuk etos kerja), norma (khususnya yang telah dikembangkan dan dikodifikasikan menjadi peraturan hukum dan perundang-undangan), serta kualitas pelayanan umum yang disediakan oleh berbagai pihak terkait, khususnya pemerintah .

Hukum Kepelabuhanan yang dicita - citakan jauh ke depannya harus bersifat membangun, yang dapat mengatur seluruh kegiatan di Pelabuhan.

²⁶Cetak Biri *Pengembangan Sistem Logistik Nasional*, Lampiran Peraturan Presiden RINo. 26 Tahun 2012.

Konsep hukum ini sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh Mochtar Kusumaatmadja,²⁷ dalam pemikirannya, beliau menjelaskan bahwa; hukum sebagai keseluruhan asas - asas dan kaidah - kaidah yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat, juga mencakupi lembaga - lembaga (*institutions*) dan proses - proses (*processes*) yang mewujudkan berlakunya kaidah - kaidah itu dalam kenyataan. Menyikapi pemikiran Mochtar Kusumaatmadja, untuk kepentingan pembentukan hukum Kepelabuhanan, bahwa hukum Kepelabuhanan yang akan datang ingin menjadikan hukum ‘*sebagai alat pembaharu masyarakat*’.²⁸ Defenisi yang dikemukakan tersebut, diakui oleh Mochatar Kusumaatmadja, adalah sebagai jawaban dari kebutuhan masyarakat saat itu yang sedang membangun.

lebih dari itu ke depan diperlukan kepatuhan hukum sebagai ‘*entry point*’ (*‘smoothly*’) dalam pembentukan politik hukum Kepelabuhanan, dengan kualitas dan cita rasa integritas dan integrasi *Infrastruktur* dan *suprastruktur* politik berdasarkan supremasi hukum (*‘Rule of Law*’) yang mengintegrasikan (secara *koordinatif*) berbagai kepentingan *stakeholder*.²⁹ Progresivitas regulasi Hukum Kepelabuhanan dalam perkembangannya sebagai suatu sintesa diperlukan *progresivitas* hukum. di bidang Hukum (UU) Kepelabuhanan, sehingga dapat mengakomodir kebutuhan lingkungan (industri, iptek, lembaga, regulasi, dan Otoritas Pelabuhan, perdagangan), terutama dalam perkembangan / kemajuan bisnis Kepelabuhanan. Progresivitas hukum berorientasi pada pemenuhan tujuan / fungsi hukum itu sendiri: *ketertiban, kepastian, dan keadilan*.³⁰ Artinya, terhadap nilai – nilai progresivitas hukum ataupun reformasi hukum kemaritiman, tujuan utamanya adalah memberikan perlindungan untuk berbagai kepentingan masyarakat luas (*stakeholder*, pelaku usaha, individu, warga negara, rakyat) atau untuk melindungi Otoritas Pelabuhan (OP), Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) serta masyarakat yang lebih luas lagi, tentunya dalam setiap *lini* / aktivitas bisnis kepelabuhanan menuju kepada *ideal* hukum dan menolak *status quo*, serta tidak ingin menjadikan hukum sebagai seperangkat aturan yang mati, sehingga tidak bernurani, melainkan suatu institusi yang bermoral, memihak kepada kepentingan khalayak banyak.

Reformasi hukum kemartiman ini, sangat mendesak untuk segera dilakukan. Sebab kondisinya yang bertabrakan (ketidakharmonisan / ketidaksesuaian), antara *regulasi* yang satu dengan yang lainnya, antara *regulasi* yang lebih rendah menabrak dengan *regulasi* yang lebih tinggi, yakni Undang – Undang. Kalau kondisi ini dibiarkan begitu saja, tanpa ada

²⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Universitas Padjajaran: Bandung, 1976, Hlm: 11

²⁸ Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Universitas Padjajaran: Bandung, tt, Hlm: 11.

²⁹ Achmad Ridwan Tentowi (*et al*), *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional*, Op cit, hlm: 227.

³⁰ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Alumni : Bandung, 1996, Hlm: 13 – 15.

penyesuaian, maka yang terjadi hukum akan tertinggal dan kegiatan bisnis di pelabuhan menjadi tersendat, sehingga masyarakat banyak sebagaimana dalam Undang – Undang Dasar 1945 dijamin kesejahteraannya, ini malah terabaikan.³¹ Maka dengan demikian, nilai – nilai keadilan menjadi terkikis, inilah yang menyebabkan tidak sejahteranya rakyat.

D. PENUTUP

Substansi yang tertuang di dalam politik hukum Kepelabuhanan saat ini, dapat tercermin di dalam Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang intinya adalah menjamin kelancaran arus barang, dan didukung dengan berbagai perangkat misalnya; Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, diberlakukan program 24 / 7, sistem *Delivery Order* (DO) *online*, sistem *Inaportnet*, *Otomatisasi* dan *digitalisasi*, kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code* – ISPS Code). Perangkat politik hukum ini guna mendukung akselerasi perjanjian fasilitasi perdagangan berdasarkan keadilan, sesuai dengan UUD 1945 Pasal 33 (ayat 1, 2 3, 4) dan Undang - Undang No. 17 Tahun 2008. Nilai keadilan dan kepastian hukumnya, tercermin dalam penyederhanaan, transparansi, standardisasi, harmonisasi prosedur dan dokumen perdagangan internasional yang harus didukung dengan kelancaran arus barang dan efesiensi kepelabuhanan di bawah koordinasi Otoritas Pelabuhan (OP). Akan tetapi saat ini peran Otoritas Pelabuhan (OP), sesuai dengan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, tidak mempunyai kewenangan koordinasi tertinggi. Walaupun dalam Paket Kebijakan Ekonomi Paket XV sudah dimasukan kebijakan di tingkat Presiden mengenai penguatan peran Otoritas Pelabuhan (OP). akan tetapi sampai saat ini kebijakan tersebut masih belum di undangkan.

Pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dalam bidang logistik, dapat terlihat di dalam substansi Paket Kebijakan Ekonomi (PKE) – XV, perangkat politik hukum guna mendukung kelancaran arus barang sebagaimana di dalam Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, misalnya Pelabuhan sudah menerapkan sistem *Inapornet*, atau layanan tunggal berbasis internet yang mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan, kemudian *Delivery Order* (DO) *Online* sudah di laksanakan;

³¹ Mengapa sampai dikategorikan “sangat mendesak”, dalam hal pembentukan / reformasi hukum kemaritiman bidang kepelabuhanan?, Tafsirkan politik hukum sebagaimana tertuang di dalam Undang – Undang No. 12 Tahun 2011 *Tentang Pembentukan Peraturan Perundang – Undangan*, maka untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara hukum, negara berkewajiban melaksanakan pembangunan hukum nasional yang dilakukan secara terencana, terpadu, dan berkelanjutan dalam sistem hukum nasional yang menjamin perlindungan hak dan kewajiban segenap rakyat Indonesia berdasarkan Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Bahwa, untuk memenuhi kebutuhan masyarakat atas peraturan perundang - undangan yang baik, perlu dibuat peraturan mengenai pembentukan peraturan perundang - undangan

Sistem pelabuhan 24 jam sehari dan 7 hari dalam sepekan (24 / 7) secara terintegrasi sudah diterapkan, *Indonesia National Single Window* (INSW) sudah diimplementasikan. Akan tetapi biaya logistik masih tetap tinggi, artinya ada hal – hal lain yang menjadi faktor penghambatnya. Tingginya biaya logistik tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, akan tetapi juga disebabkan oleh faktor - faktor lain yang terkait dengan *regulasi* ataupun aturan hukum terkait. Pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dan Paket Kebijakan Ekonomi (PKE), ini terhambat dalam tataran praktis, disebabkan oleh berbagai hal, diantaranya; belum adanya Undang – Undang Logistik, yang menaungi kegiatan logistik; belum adanya pengaturan melalui peraturan perundang – undangan (UU) tentang pengadaan barang dan jasa di sektor swasta, sehingga *tender* dilaksanakan tidak secara transparan, penyebab semua ini bertumpu kepada belum adanya hukum Kepelabuhan secara terintegrasi.

Politik hukum pada intinya adalah kebijaksanaan (*‘legal policy’*) yang dilaksanakan oleh pemerintahan secara nasional. Politik hukum Kepelabuhan saat ini masih terdapat kekurangan dalam hal implementasinya. Terkait dengan hubungan antara politik hukum Kepelabuhanan, *Trade Facilitation Agreement* (TFA - WTO), serta nilai – nilai keadilan dalam pembangunan ekonomi ini, harus mampu meningkatkan pertumbuhan perdagangan serta perekonomian sesuai dengan amanat Pasal 33 UUD - 1945 diharapkan memberi kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia yang berkeadilan. Tentunya, dalam rangka meningkatkan daya saing bangsa, politik hukum dan pembangunan ekonomi adalah dua hal *entitas* yang tidak bisa dipisahkan. di Indonesia mengarahkan pembangunan hukum untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri, serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum. Konsep politik hukum fasilitasi kepelabuhanan yang akan datang harus mampu melayani masyarakat pada tingkat perkembangannya yang mutakhir atau bisa beradaptasi dengan modernisasi hukum. Terkait dengan upaya Pembangunan Hukum Kemaritiman, maka politik hukum harus terlihat sebagai perwujudan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri, serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum. Konsep politik hukum Kepelabuhanan yang akan datang itu harus berjiwa Pancasila. Maknanya, jiwa dari kelima sila Pancasila harus dapat memenuhi kebutuhan masyarakat Indonesia di masa sekarang dan sedapat - dapatnya juga di masa yang akan datang. Maka konsep yang disarankan adalah Pembangunan Hukum Kemaritiman dalam bidang Kepelabuhanan.

Guna mendukung terhadap kelancaran arus barang yang diamanatkan di dalam Undang – Undang No. 17 Tahun 2017 Tentang Pelayaran, sebagaimana halnya juga bagian dari politik hukum Kepelabuhanan, maka perlunya penguatan peran dan fungsi otoritas pelabuhan (OP), untuk memperkuat hal tersebut OP harus berada dalam satu Badan setingkat

Kementerian yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden. *Goal* yang diharapkan adalah OP menjadi lembaga yang independen dalam mengawal dan mengawasi seluruh perangkat aturan hukum (*regulasi*) yang berkaitan dengan kepelabuhanan dan angkutan laut di Indonesia.

Untuk mendukung kelancaran arus barang sebagaimana amanat di dalam Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka perlunya dibentuk satu aturan hukum (*regulasi*) yang bisa mengakomodir kegiatan logistik, yaitu Undang – Undang Logistik. Gunanya untuk menunjang terhadap kegiatan logistik mengingat Sislognas (Sistem Logistik Nasional) tahun 2012 sudah tidak mengakomodir kemajuan jaman. selain dari pada itu anggota dari Komite Nasional Fasilitas Perdagangan agar dilibatkan dari kalangan swasta yang bergerak di sektor logistik. Sebab selama ini, sektor swasta tidak pernah dilibatkan. Dalam saran ini, *goal* yang ingin dicapai adalah konstruksi hukum / perangkat peraturan hukum (*regulasi*) yang berorientasi pada komitmen untuk mewujudkan Negara Kesejahteraan (*Welfare State*). Ini dapat terkoneksi dengan aspek - aspek Kelembagaan, Otoritas, dan *regulasi* di Pelabuhan.

Untuk meningkatkan daya saing Pelabuhan Indonesia di kancah pergulatan global, mengingat peraturan hukum (*regulasi*) Kepelabuhanan Indonesia masih bernaung di bawah Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka sudah saatnya Negara Indonesia membangun tata Hukum Kepelabuhanan Nasional secara konkrit, mandiri, transparan, dan modernis. Hal ini memiliki makna, harus ada unifikasi hukum Kepelabuhanan. Tujuannya adalah melahirkan hukum Kepelabuhanan Nasional, sebagai perwujudan dari pemikiran – pemikiran bagi Bangsa Indonesia sebagaimana terkandung di dalam Pembukaan Undang – Undang Dasar 1945. Tata Kelola Hukum Kepelabuhanan Nasional yang di cita – citakan harus mampu mewujudkan keadilan sosial, sesuai dengan hukum yang hidup (*the living law*) di dalam masyarakat Pelabuhan. *Goal* dari unifikasi hukum Kepelabuhanan ini adalah kepentingan terwujudnya kepastian hukum serta dapat mewadahi kesatuan dan persatuan masyarakat Pelabuhan, yaitu dengan membentuk Undang – Undang Kepelabuhanan.

E. DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ridwan Tentowi (*et al*), *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanana Nasional: Studi Kasus Dwelling Time di Tanjung Priok*, Warta Bagja : Bandung, 2016.
- Achmad Suryana, *Fasilitas Perdagangan : Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global*, Diterbitkan oleh: Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI dan PT Balai Pustaka (Persero) : Jakarta, 2016
- Aditya Hilmawan, *Masalah Logistik, 'Duri Dalam Daging' Ekonomi Indonesia*, Suara. Com, Kamis 30 November 2017.
- Ahmad Nabhani, *Mengurai Benang Kusut Mahalnya Biaya Logistik* , Harian ekonomi Neraca : Jakarta, 2016.

- Aswicahyono, Haryo & Hal Hill, *Indonesia's Medium Term Development Plan: Background Study on Competitiveness*, 2014,
- Asian Development Bank (ADB), *Fasilitasi Perdagangan Yang Lebih Baik Dapat Kurangi Biaya Perdagangan di Asia Hingga 9% per Tahun* — Laporan News Release | 5 September 2017.
- Aswicahyono, Haryo & Hal Hill, *Indonesia's Medium Term Development Plan: Background Study on Competitiveness*, 2014
- Anthon F. Susanto, *Ilmu Hukum Non Sistematis: Fondasi Filsafat Pengembangan Ilmu Hukum Indonesia*, Genta Publishing,: Yogyakarta, 2010
- Akhmad Mabrori, *Aktivitas Bongkar Muat: Terapkan Sanksi Tegas Bagi Pelanggar*, Bisnis Doc. Com, 2017
- Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan, dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global Edisi ke-2)*. PT Alumni: Bandung, 2003
- Cranston., Ross, *Legal Foundations*, Legal Foundations of the Welfare State - Law in Context - First Edition Edition, Northwestern University Press; First Edition edition, February 15, 1985
- Clark, X., Dollar, D. and Micco, A, *Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade*. *Journal of Development Economics*, 2014, 75, 417-450.
- Djauhari, *Kajian Teori Welfare State Dalam Perspektif Barat dan Islam*. Semarang: Universitas Islam Sultan Agung Press, tt. hlm : 28 - 29.
- Deliar Noer, *Pemikiran Politik Di Negeri Barat*, Bandung: Cetakan II Edisi Revisi, Pustaka Mizan, 1997
- Dietmar P.F., Froese, Jens dan Vakilzadian, Hamid, *Bottleneck - Analysis on Intermodal Maritime Transportation Chains*. Möller. Germany : University of Hamburg.
- Encyclopedia Britannica. *Welfare State*. <[http // www. britannica.com/ EB checked / topic / 639266 / welfare - state.html](http://www.britannica.com/EBchecked/topic/639266/welfare-state.html) > [12 / 12 / 15], 2003
- Erizeli Bandaro, *Mari Merubah Cintaku Negeriku*, PT. Elek Media Komputindo: Jakarta, 2016.
- Fauz Noor, *Tapak Sabda*, Pustaka Sastra Lkis: Yogyakarta, 2004
- Garner., Bryan A. *Black's Law Dictionary*, Recover Books, Fulfilled by Amazon , 1990
- Handbook of Comparative and Development Public Administration*, Yew York, 2001,
- Hazairin, *Demokrasi Pancasila*, Tinta Mas : Jakarta, 1970
- Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, translated by: Anders Wedberg, New York: Russell & Russell, 1961.
- Hans Kelsen, *Pure Theory of Law : Teori Hukum Murni*, Terjemahan oleh Raisul Muttaqien. Nusamedia : Bandung, 2006.
- Inderaja, Agus, *Dampak Hasil Kesepakatan WTO di Bali Desember 2013 Terhadap Indonesia 5 Tahun Kedepan*”, www.detikfinance.com, diakses pada Juni 2017.

- Jayanata Roy dan Shweta Bagai, *Key Issue in Trade Facilitation: Summary of World Bank / EU Workshop in Dhaka and Shanghai in 2004*, World Bank Policy Research Working Paper No.3703, hlm: 81
- John S. Wilson, Catherine L. Mann, dan Tsunehiro Otsuki, *Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective*, World Bank Policy Research Working Paper No.3224, hlm: 3 – 6.
- John S. Wilson, Catherine L. Mann, dan Tsunehiro Otsuki, “*Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact*”, The World Bank Economic Review, Vol.17 No.3, 2003
- Joseph Agassi, *The Theory and Practice of The Welfare State*, dalam Leonard Nordenfeld and Per-Anders Tengland, eds., *The Goals and Limits of medicine*. Stockholm: Almqvist and Wiksell Intl, 1996
- Lilik Mulyadi, *Teori Hukum*, diktat Kuliah, Program Pascasarjana Magister Hukum Universitas Jayabaya: Jakarta: 2012.
- Lili Rasjidi & Ida Bagus Wiyasa Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Penerbit: CV. Mandar Maju, Bandung, 2003
- Lawrence W. Friedman, *American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily our daily lives*, W.W. Norton & Company, New York, 1984
- Mishra., Ramesh, *Welfare Slate In Crsls, Social Though and Social Change*. London: Wheasheat Books Ltd, Harvester Press, 1984, hlm : xi.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)* Penerbit Alumni : Bandung, 2002
- Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional*, Penerbit Bina Cipta, Bandung, tanpa tahun, hlm. 2-3
- M. Shodiq Dahlan, *Hukum Alam dan Keadilan*, Remaja Karya : Bandung, 1989
- Niklas Luhmann, *A Sociologilcal Theory of Law*, Routledge & Kegan Paul : London, 1985
- OECD, *OECD Trade Facilitation Indicators-Indonesia*, hasil publikasi the Organisation for Economic Co - operation and Development, <http://www.oecd.org/tad/facilitation/indonesia-oecd-trade-facilitation-indicators-april-2014.pdf> diakses pada tanggal 27 Agustus 2018
- Otje Salman, *Ikhtisar Filsafat Hukum*, Penerbit Armico, Bandung, 1987.
- Otje Salman & Eddy Damian (ed), *Konsep - Konsep Hukum dalam Pembangunan dari Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja,S.H.,LL.M.*, Penerbit PT.Alumni, Bandung, 2002
- Robert B. Seidman & William J. Chambliss, “*Law, Order, and Power*”, Addison Wesley Publishing Company, Phillipines, 1971
- Romli Atmasasmita, *Menata Kembali Masa Depan Pembangunan Hukum Nasional*, Makalah disampaikan dalam “Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII” di Denpasar, 14-18 Juli 2003.
- Ridawan HR, *Hukum Administrasi Negara*. Yogyakarta: UII Press, 2003.
- Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, Alumni : Bandung, 1980,

- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Alumni : Bandung, 1996
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Liberty : Yogyakarta, 1999.
- Shidarta, *Karakteristik Penalaran Hukum Dalam Konteks Ke-Indonesiaan*, Penerbit CV Utomo, Jakarta, 2006.
- Shidarta, *Posisi Pemikiran Teori Hukum Pembangunan Dalam Konfigurasi Aliran Pemikiran Hukum: Sebuah Diagnosa Awal*, Dalam Sidarta (ed), *Mochtar Kusuma – Atmadja dan Teori Hukum Pembangunan*, Epistema Institute – HUMA: Jakarta, 2012
- Sudarto. *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat: Kajian Terhadap Pembaharuan Hukum Pidana*. Sinar Baru: Bandung, 1983
- Sudarto. *Hukum & Hukum Pidana*. Alumni: Bandung, 1981
- Sunaryati Hartono, *Politik Hukum Menuju Sistem Hukum Nasional*. Alumni: Bandung, 1991
- Utrecht dan Muh. Saleh Djindang, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, Ikhtiar, Jakarta, 1961
- Teuku Mohamad Radie, Prisma No. 6 Tahun ke II, 1973, hlm 4, dikutip dalam SF. Marbun et.all. *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, 2001
- Undang – Undang RI No. 17 Tahun 2017 Tentang *Tentang Pengesahan Protocol Amending The Marrakesh Agreement Establishing The World Trade Organization (Protokol Perubahan Persetujuan Marrakesh Mengenai Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia)*.
- WTO Singapore Ministerial Declaration, Adopted on 13 December 1996, WT/MIN(96)/DEC, Internet, Retrieved from: [www.wto.org / english / thewto_e / minist_e / min96_e / wtodec_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min96_e/wtodec_e.htm). (09.09.2014.) Ivana Popović Petrović & Predrag Bjelić, *Trade Facilitation Agreement And Its Role In International Trade*, International Business and Trade, 2015, hlm 215
- Wreksosuhardjo, Sunaryo, *Ilmu Pancasila Yuridis Kenegaraan dan Ilmu Filsafat Pancasila*. Andi Offset : Yogyakarta, 2001
- The Global Competitiveness Report 2010 – 2011 is published by the World Economic Forum within the framework of the Centre for Global Competitiveness and Performance.*
- [http://industri.bisnis.com / read / 20170725 / 98 / 674583](http://industri.bisnis.com/read/20170725/98/674583) / biaya - logistik-indonesia-masih-tinggi-di-asean, *Biaya Logistik Indonesia Masih Tinggi*, 2017.
- Sakina Rakhma Diah Setiawan, *Pertumbuhan Ekonomi RI di 2018 Diprediksi Tetap di Kisaran 5 Persen*, [https: // ekonomi. kompas. Com / read / 2018 / 04 / 24 / 131500026 /](https://ekonomi.kompas.com/read/2018/04/24/131500026/).
- Reiy Schreiber, *Tingginya Biaya Logistik Dan Solusi Untuk Menekan Biaya Logistik di Indonesia*, Aosiasi Logistik Indonesia: Jakarta, 2018.